

BALOGH ANDRÁS

## Az aprófalvak közlekedési kapcsolatai

FÖLDRAJZ ÉS KÖRNYEZETTUDOMÁNYI INTÉZET

*aprófalva, tömegközlekedés, kistérségi központ, egységnormálás, gravitációs modell*

Az aprófalvak mindennapi életében, gazdasági kapcsolatainak alakulásában rendkívül fontos szerep hárul a közlekedésre. Az aprófalvak erős függési viszonyban állnak a fejlettebb, nagyobb településekkel, városokkal, pl. kistérségi centrumokkal ((Enyedi Gy. 1996, Böhm A.1999). Így közlekedési lehetőségeik túlélési, fejlődési lehetőségeiket is jelenthetik egyben. Az oktatás, egészségügyi ellátás, munkavégzés, hivatalos ügyintézés, szórakozási, bevásárlási lehetőségek stb. helyi hiánya alapvetően nem jelent még konzerválódó lemaradást, megfelelő közlekedési kapcsolatokkal ellensúlyozható.

Az aprófalvak közlekedési kapcsolatainak felderítéséhez az alábbi mutatókat alkalmaztuk:

- kistérségi központba induló helyközi autóbusz, illetve vonat járatszáma;
- kistérségi központ távolsága időben (tömegközlekedés);
- megyeszékhely távolsága időben (tömegközlekedés);
- legközelebbi város közötti távolsága súlyozva (gravitációs modell).

Az adat-felvételezés jellemzői: hétfői munkanapon az adott településről induló járatszám, illetve legrövidebb lehetséges menetidő átszállási lehetőségekkel, ez esetben minimum 5 perces várakozási idővel. Figyelembe vettük az esetleges – mindössze néhány falvat érintő – kompközlekedést is. Azokat a buszjáratokat, amelyek a településeket nem érintik (azaz a belterületen kívül eső útelágazásnál állnak meg), nem vontuk be a vizsgálatba. A legközelebbi város esetében a távolságon túl a város mérete sem elhanyagolható, hiszen a településméret szoros kapcsolatban áll az ott fellelhető szolgáltatások választékával és minőségével is. Így *gravitációs modell* alkalmazásával állapítottuk meg, mely városhoz „vonzódik” leginkább az adott település. A gravitációs modellek a newtoni tömegvonzás-törvény analógiájára a társadalmi térben létező tömegek (népesség, gazdasági volumen) közötti egymásra hatást a tömeggel egyenesen arányos és a közöttük lévő távolság (empirikusan megállapítható) hatványával fordítottan arányos értékkel jellemzik (Nemes Nagy J. 1998).

A fejlettségi pontszámok megállapítása az ún. egységnormálás módszerével történt. A matematikai eljárás lényege, hogy adott mutatón belül a legkedvezőbb értékkel rendelkező település 100, a legrosszabb értékkel rendelkező pedig 0 pontot kapott, a többi település eloszlása pedig megfelelt az eredetinek. Ezután az így kapott értékeket összeadva megkapjuk az aprófalvak összesített pontszámát.

A *kistérségi központba induló autóbuszjáratok napi számában* jelentős különbségek tapasztalhatóak az aprófalvas településállományon belül. Legkedvezőbb helyzetben azokat a településeket találjuk, amelyek egy-egy nagyobb város szomszédságában fekszenek, így menetidő tekintetében is előkelő helyezést érnek el. Közülük is kiemelkedik két, a közelmúltban önállóvá vált község, Szarvaskő, illetve Remeteszőlős, napi 68, illetve 60 járatszámmal. (Remeteszőlős közigazgatásilag a Pilisvörösvári kistérséghez tartozik, de mivel Budapestről BKV-járat közlekedik a településre, központjaként a fővárost jelöltük meg.) A naponta induló buszok száma és a menetidő között szoros kapcsolat azonban nem állapítható meg. (A korrelációs együttható értéke:  $-0,24$ ). Ha csak azokat a járatokat vesszük figyelembe, melyeknek úticélja – azaz a kistérségi központ – megyei jogú város, a kapcsolat határozottabb  $(-0,3)$ . A miskolci kistérség 3 aprófalvából átlagosan 28 Volán-járat közlekedik naponta a megyeszékhelyre, s az út megtétele 29 percet vesz igénybe. Ugyanakkor például 7 busz indul Zalaegerszegről Hottóról, 8 pedig Kisbucsról, annak ellenére, hogy a város időtávolsága közúton mindkét esetben mindössze 14 perc. Az 1030 aprófaluból minden tizedik olyan, ahonnan csak átszállással közelíthető meg a kistérség központi települése. Ezek a községek kistérségükön belül perifériás fekvésűek, sok esetben elsőszámú ügyintézési, bevásárlási célpontként nem is saját központjukat veszik igénybe.

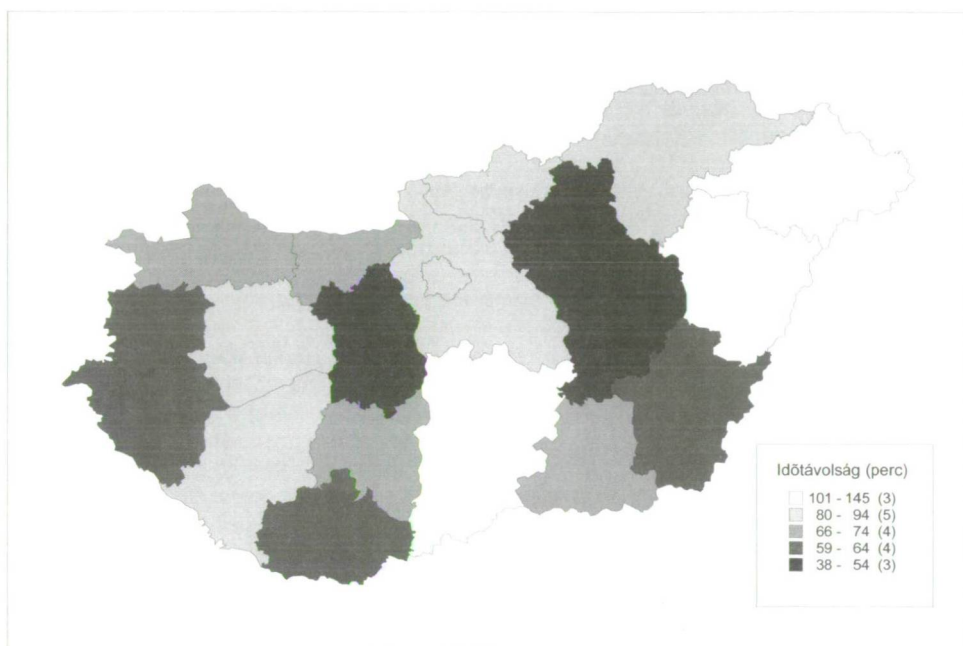
Önmagában az a tény, hogy a központi településre való eljutáshoz szükség van az egyes buszjáratok közötti átszállásra, nem jelent automatikusan hátrányt: 25 aprófaluból gyorsabban lehet így eljutni a központba, mint közvetlen autóbuszjáratallal. 113 aprófaluból *vonattal* is lehet közlekedni. Ez az esetek 62%-ában gyorsabb elérhetőséget is jelent, mint a busz. 12 aprófalva egyáltalán nem rendelkezik tömegközlekedéssel. Ezek főleg a legkisebb lélekszámú települések (Tomakápolna, Nemesmedves, Iborfia stb.), illetve néhány baranyai, első-

sorban ormánsági kisközség. 5 olyan, aprófalval rendelkező kistérség van, amelynek városa nem rendelkezik vasútállomással: Cigánd, Csepreg, Letenye, Pétervására és Ráckeve.

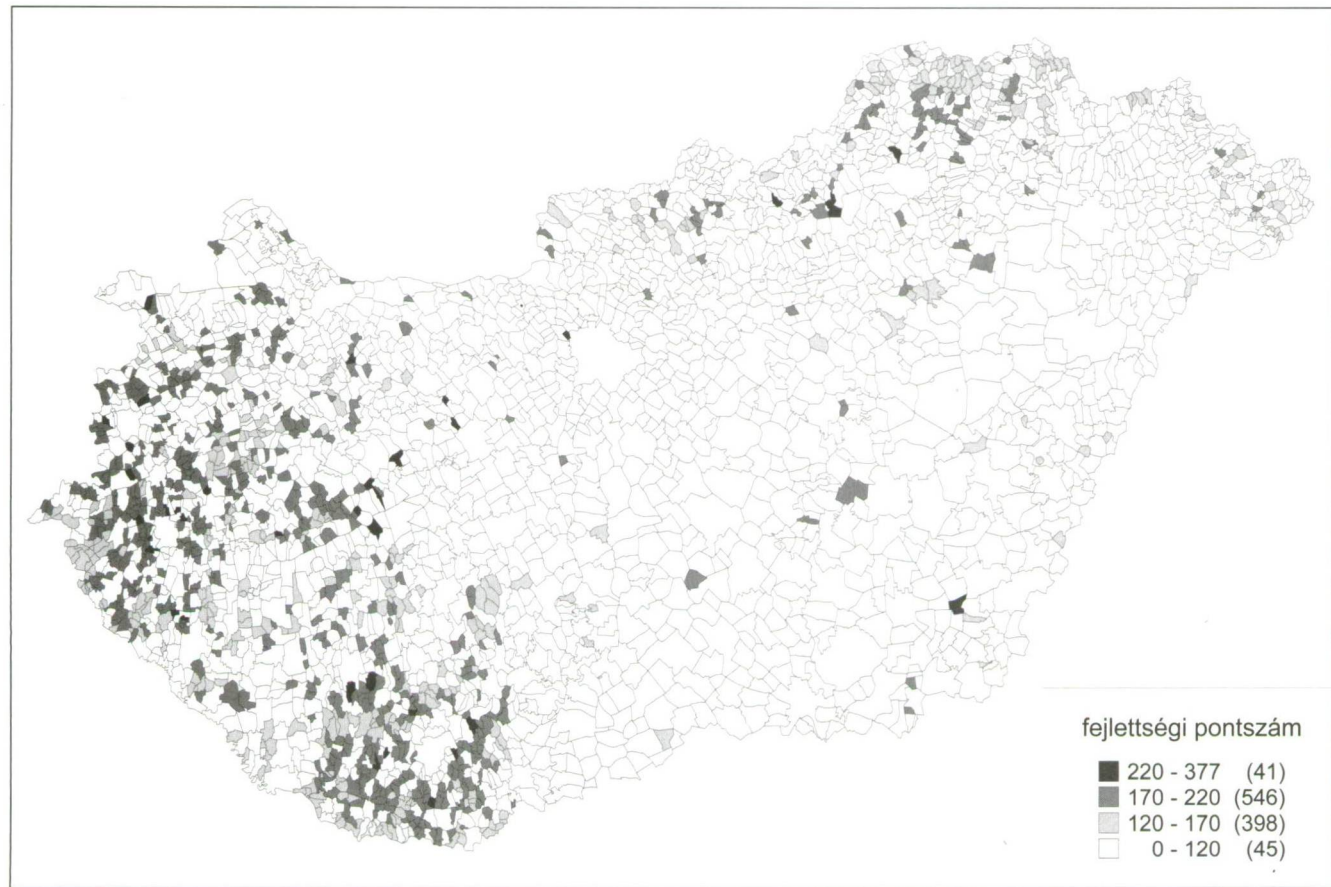
Mivel – jelenleg még – számos megyei dekoncentrált államigazgatási szerv működik a megyeszékhelyeken (pl. APEH, földhivatal, munkaügyi központ, közlekedési felügyelőség, fogyasztóvédelmi felügyelőség), illetve bevásárlás, szórakozás, egészségügyi ellátás, munkavégzés stb. céljából is gyakran keresik fel őket, szükségesnek tartottuk bevonni őket a vizsgálatba. A legjobb elérhetőségi adatokkal nyilván azok a falvak rendelkeznek, amelyek megyeszékhely-központú kistérségben fekszenek. Szintén előnyös helyzetben vannak azok az aprófalvak, amelyek megyéjében a megyeszékhely viszonylag centrális fekvésű és a megye kis területű (lásd: 1. ábra). A négy leginkább aprófalvas megye (Baranya, Zala, Borsod-Abaúj-Zemplén és Vas) közül a dunántúliak rendelkeznek kedvezőbb közlekedési kapcsolatokkal. Mindhárom megyeszékhelyhez tartozó kistérség aprófalvas jellegű (Szombathelyi) illetve aprófalvas dominanciájú (Zalaegerszegi és Pécsi). Megyéik kis területűek, az 500 főnél kisebb lélekszámú falvak lényegében valamennyi égtáj felől körbeveszik a székhelyeket. Borsod-Abaúj-Zemplén megyében azonban Miskolctól elsősorban északra, nagy távolságban találjuk a magas aprófalva-aránnyal rendelkező kistérségeket (Edelényi, Encsi, Szikszói, Abaúj-Hegyközi és Sátoraljaújhelyi). Legkedvezőbb értékekkel Fejér és Heves megye rendelkezik. Székesfehérvár a megye 6 aprófalujából átlagosan 38 perc alatt érhető el, Eger pedig 12 aprófaluból 46 perc alatt. A másik végletet a nagy területű alföldi megyék képviselik, igaz, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kivételével elenyésző számú aprófalvuk van. Bács-Kiskunban Kecskemét (átlagosan 145 perces időtávolságával az utolsó) a megye északi határához közel fekszik, de Baja szintén megyei jogú város; a legtöbb szolgáltatás ott is igénybe vehető.

A gravitációs modell alkalmazásához szükség volt az egyes aprófalvakhoz legközelebb fekvő városi jogállású települések kiválasztására (függetlenül attól, hogy a város melyik kistérséghez tartozik). A vizsgálathoz a jelenlegi, 289 településből álló városállományt használtuk fel. A közúti távolság megállapítása a „Wandor 4.0” nevű számítógépes szoftver segítségével történt. A lista élmezőnyében azok a kistelepülések foglalnak helyet, amelyek nagyon közel fekszenek egy városhoz és/vagy a legközelebbi város népességszáma nagy. Így nem meglepő a Budapest térszomszédságában fekvő Remeteszőlős első helyezése. Ezt követi Zengővárkony, amelyhez a legközelebb fekvő város ugyan a mindössze 4000 lelkes Pécsvárad, de a köztük lévő közúti távolság kevesebb, mint 2 km. A lista végén két Pest megyei községet találunk: Perőcsényt és Tésát. A legközelebbi város a mintegy 30 km-re fekvő, 3000 lakosú Szob.

Végeredményben vizsgálataink alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a legjobb közlekedési kapcsolatokkal rendelkező települések köre egyrészt a nagyvárosokhoz közel fekvő aprófalvakból (Remeteszőlős: Budapest; Szarvaskő és Mónosbél: Eger; Kisunymom, Dozmat és Salköveskút: Szombathely; Alibánfa és Zalaszentgyörgy: Zalaegerszeg; Zselicszentpál, Szentbalázs és Zselickislak: Kaposvár környékén fekvő községek), másrészt a vasúti megállóhellyel rendelkező községekből tevődik össze. Ugyanakkor egyes periférikus fekvésű területek a legkedvezőtlenebb kategóriába kerültek: az Ormánság határmenti területei, az Aggteleki-karszt, a Cserehát, a Zempléni-hegység és Szatmár térsége (lásd: 2. ábra).

**1. ábra**

*A megyeszékhelyek átlagos időtávolsága az egyes megyéken belüli aprófalvaktól*  
Forrás: 2006-os Volán és MÁV-menetrendek alapján (a szerző szerk.)



**2. ábra**

*Az aprófalvak fejlettsége közlekedési kapcsolataik alapján Forrás: TSTAR 2003 alapján (a szerző szerk.)*

## IRODALOM

- Bóhm A. 1999: A helyi társadalomfejlődés dilemmái. In: Pócs Gy. szerk.: Vidékfejlesztés – Vidékpolitika. Agroiinform Kiadóház, Budapest, 61–70.
- Enyedi Gy. 1996: Regionális folyamatok Magyarországon. Ember-település-régió. Budapest, 138 p.
- Nemes Nagy J. 1998: A tér a társadalomkutatásban. Ember-település-régió, Budapest, 262.

ANDRÁS BALOGH

### Issues of transport and traffic of the Hungarian small villages

The differentiation of small villages can be followed closely by their traffic connections too. The regional position is the most significant in this question: those settlements which lie near to large cities or by the side of main roads are in favourable position against peripheral-situated ones. It can be easily justifiable not only by indicators of availability but by the number of public transport routes too. Small villages with railway station – ten percent of examined villages- have better traffic relations than most of this kind of settlements. Over and above the railway assures more quick transport than autobus ordinarily. Because small villages depend on bigger and advanced settlements, cities, therefore their traffic connections are prominent moments. That is why they need consequent state-funding even if this support is not at all money-saving for the state. It is very important to involve the self-governments into the decisions, too.